Cena 10 zł

24 – 31 maja
1947

ROK II
Nr 21–(49)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

W DĘBLINIE DZIŚ ŚWIĘTO!

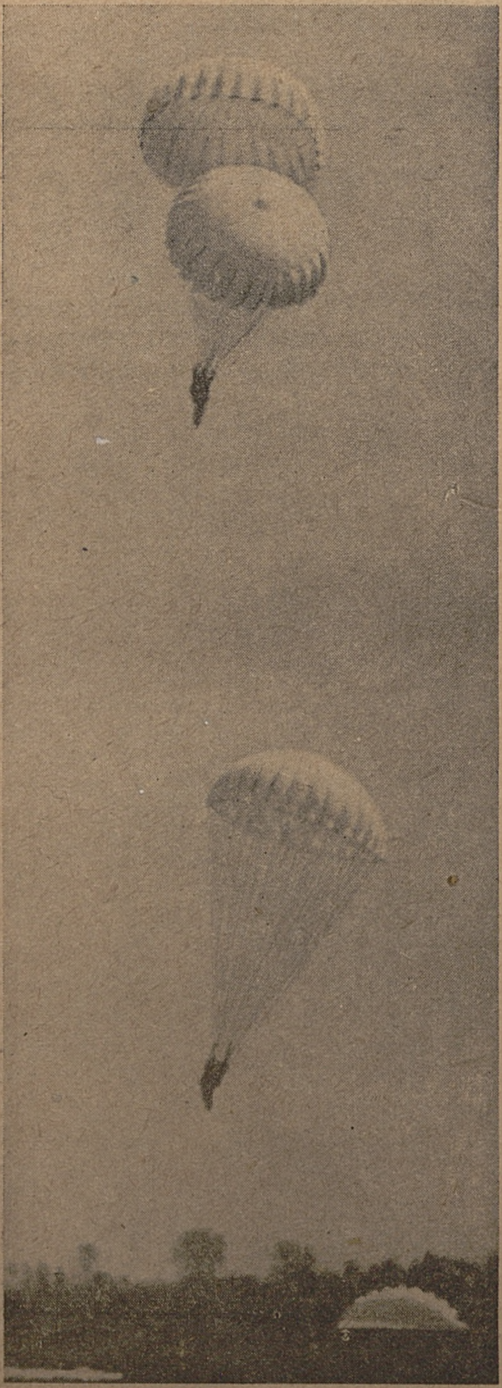
Prezydent R.P. B. Bierut w towarzystwie Marszałka Polski M. Żymierskiego i D-cy Lotnictwa gen. bryg. Al. Romeyko oraz komendanta szkoły płk. Madejskiego po przybyciu na lotnisko w Dęblinie w dniu promocji udaje się na rewię





Młodzież miejscowych organizacji wita Prezydenta Bieruta kwiatami.

11–V–1947 TRZECIA PROMOCJA W DĘBLINIE



Dęblin przywitał mię w wigilię promocji jasnym słońcem, świeżą zielenią lotniska i idealną czystością. Znikły już bez śladu zeszłoroczne gruzy na ścieżkach parku, pokaleczone bombami i pociskami drzewa, a rudo-szare zwały rozdrobnionego betonu i powyginane szkielety spalonych przez wojnę hangarów zmalały. Ohydne zniszczenia — pamiątki po hitlerowskich władcach świata nikną pod pracowitą ręką polskiego lotnika, który powrócił do swego Dęblina, do szkoły i gniazda polskich orłów.

* * *

Niedziela 11 maja. Godz. 10.00. Od strony Warszawy nadlatuje srebrny C-47, z którego wysiada Dowódca Lotnictwa gen. bryg. Romeyko. Tuż za nim ląduje druga maszyna z biało-czerwoną chorągiewką przy kabinie. To na dęblińską promocję przybywa najwyższy zwierzchnik Sił Zbrojnych, Prezydent Rzeczypospolitej ob. Bolesław Bierut, wraz z Dowódcą Wojska Polskiego Marszałkiem Polski Michałem Żymierskim.

Składa meldunek dowódca szkoły płk pil. Madejski. Prezydent i Marszałek przechodzą przy dźwiękach hymnu narodowego przed frontem eskadry honorowej, a potem wzdłuż stalowych, lotniczych szeregów oficerów i podchorążych szkoły. Eskadra za eskadrą odpowiada na powitanie Prezydenta. Za szeregami lotników Przysposobienie Wojskowe Kolejarzy, organizacje młodzieżowe.

Po mszy polowej w wyprężone na baczność szeregi lotników padają słowa rozkazu nominacyjnego dla podchorążych, oraz dla absolwentów kursu dowódców i szefów sztabów pułków lotniczych.

Na życzenie Prezydenta meldują się przed nim absolwenci kursu — jutrzejsi dowódcy pułków. Z uwagą i szczerą, serdeczną życzliwością rozmawia najwyższy dostojnik Państwa z każdym oddzielnie. Wypytuje o przeszłość lotniczą i wojskową. Ppłk Mankiewicz, ppłk Frej-Bielecki i kpt. Raczkowski to przedwojenni lotnicy sportowi, to ludzie wychowani przez twarde warunki partyzantki i konspiracji w Kraju. Kpt. Chromy, to jeden z naj-

lepszych pilotów myśliwskich z „Warszawy", odznaczony za swą działalność bojową Krzyżem Grunwaldu. Prezydent ściska każdemu z nich rękę życząc owocnej pracy w pułkach.

Pada rozkaz.

— Do promocji!

Podchorążowie wyciągają się w długi szereg przed Marszałkiem i przyklękają na jedno kolano. Uderzenie buławy marszałkowskiej, sakramentalne słowa:

— „Mianuję Was podporucznikiem w lotnictwie" i mocny uścisk dłoni.

Młodzi oficerowie są poważni i wzruszeni. Dziś wkraczają na nową drogę życia — na drogę służby dla lotnictwa Polski Ludowej.

Szeregi zebranych zamierają w ciszy i skupieniu — serdecznie i prosto przemawia Prezydent Bierut.

— Lotnicy!

Przemawiam do Was w dniu uroczystym, w dniu Waszej promocji na oficerów. Jutro już opuścicie mury dęblińskiego gniazda orłów i pójdziecie do jednostek, by pełnić ciężką i odpowiedzialną służbę dla dobra lotnictwa, dla dobra Rzeczypospolitej.

Życzę Wam byście w swej dalszej pracy ani na chwilę nie przestawali się uczyć, byście stale pogłębiali swą wiedzę lotniczą.

Lotnictwo jest bronią najbardziej nowoczesną. Jest symbolem zwycięstwa myśli ludzkiej nad przyrodą. Lotnictwo wymaga od Was stałego szkolenia, wytężonej nauki.

Jedną z przyczyn naszej klęski we wrześniu był brak lotnictwa. Żołnierz polski bił się odważnie, dowiódł swej przewagi ducha nad wrogiem, lecz został pokonany ,gdyż ustępował mu pod względem wyposażenia w nowoczesną technikę.

Stawiam przed Wami zadanie wypełnienia tej luki. Musicie stać się przednią strażą niepodległości Rzeczypospolitej poprzez swą fachową wiedzę, poprzez nowoczesny sprzęt lotniczy, jaki posiadacie.

W dniu dzisiejszym obchodzimy w Polsce drugą rocznicę zwycięstwa. Dwa lata trwa już cały naród w nieprzepartej, wytężonej pracy dla kraju. Pracują wszyscy nad zespoleniem sił dla zbudowania lepszej przyszłości. Jesteście w tych szeregach nie tylko przednią strażą — jesteście czołowym hufcem — inżynierami i technikami powietrza.

Życzę Wam, aby praca ta dawała Wam i Narodowi Polskiemu jak najpomyślniejsze rezultaty.

Niech żyją, niech rosną, niech się kształcą kadry Odrodzonego Wojska Polskiego.

Zrywa się głośny okrzyk na cześć Prezydenta.

Głos zabiera Marszałek Żymierski.

— Lotnicy!

Lotnictwo Polskie w dniu dzisiejszym wzbogaciło się o nowe zastępy lotników. Rosną nasze kadry, wzrasta siła i moc naszego lotnictwa...

Promocja dzisiejsza odbywa się w II rocznicę wielkiego zwycięstwa nad faszyzmem, w którym nie mały jest wkład Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Chlubny jest szlak bojowy naszego młodego lotnictwa — na zawsze weszły do historii takie czyny bojowe, jak udział naszego lotnictwa w walkach o Warszawę, przy przerwaniu Wału Pomorskiego, pod Kołobrzegiem, w szturmie Berlina i w wielu innych miejscach.

Te chlubne karty bojowe naszego Odrodzonego Lotnictwa Polskiego musicie znać, musicie się nimi chlubić. Trzeba, abyście umieli przekazywać je przyszłym pokoleniom lotniczym.

Lotnicy!

Nie zapominajcie nigdy o tej ogromnej pracy, jakiej udzielił Odrodzonemu Lotnictwu Polskiemu nasz wielki sojusznik — Związek Radziecki. Powstanie naszego lotnictwa było możliwe jedynie tylko dzięki pomocy Związku Radzieckiego.

Rozwijaliśmy nasze lotnictwo w ścisłej i bohaterskiej współpracy z Lotnictwem Radzieckim. Razem z instruktorami Armii Radzieckiej latali na bojowe zadania młodzi polscy lotnicy, razem zdobywali laury zwycięstwa i razem ginęli za „Naszą i Waszą Wolność". Wspólnie przelana krew scementowała braterstwo broni polsko-radzieckiej.

Do Odrodzonego Lotnictwa Polskiego wszedł także szereg pilotów i mechaników, którzy okryli sławą imię Polski w walkach na froncie zachodnim, zwłaszcza w obronie Anglii i w bojach nad kanałem La Manche. Zrozumieli oni, że miejsce Polaka jest w Polsce i dziś ofiarną pracą budują razem z nami potęgę Polski Skrzydlatej.

Chcemy, aby Lotnictwo Polskie było potężną bronią Polskiej Demokracji, aby nie było ono już nigdy takim, jakim było przed wojną. Już nigdy nie może się ono stać domeną wybranych i uprzywilejowanych. Lotnictwo nasze musi pochodzić z narodu, musi służyć narodowi, musi być powiązane tysiącznymi nićmi z życiem narodu. W Polsce Ludowej jest miejsce tylko dla takiego lotnictwa, które będzie skrzydłem zbrojnego ramienia Polski Ludowej, tego ramienia, którym jest Odrodzone Wojsko Polskie. Lotnictwo, jako awangarda Polskich Sił Zbrojnych musi stać na straży zdobyczy Polskiej Demokracji.

Lotnik nie może być tylko fachowcem, nie może żyć w oderwaniu od całości naszego życia politycznego, gospodarczego i społecznego, nie może być tylko biernym jego obserwatorem. Lotnik musi być rzetelnym fachowcem, ale równocześnie ideowym, uświadomionym społecznie i na innych uświadamiająco działającym obywatelem.

Wy lotnicy, niejednokrotnie już dawaliście dowody swego wyrobienia obywatelskiego, biorąc aktywny udział we wszystkich akcjach o charakterze ogólnospołecznym.

Wierzę, że i nadal kroczyć będziecie jedynie słuszną drogą szczerej demokracji, że będziecie umacniać serdeczną więź wojska z masami pracującymi, że wysiłkiem Waszym przyczynicie się do rozwoju i szczęścia Polski Ludowej. Musicie być sercem, duszą i rozumem związani z wielkim dziełem budowy naszej nowej polskiej rzeczywistości. W przestworzach polskiego nieba pełnijcie straż pokoju naszych granic.

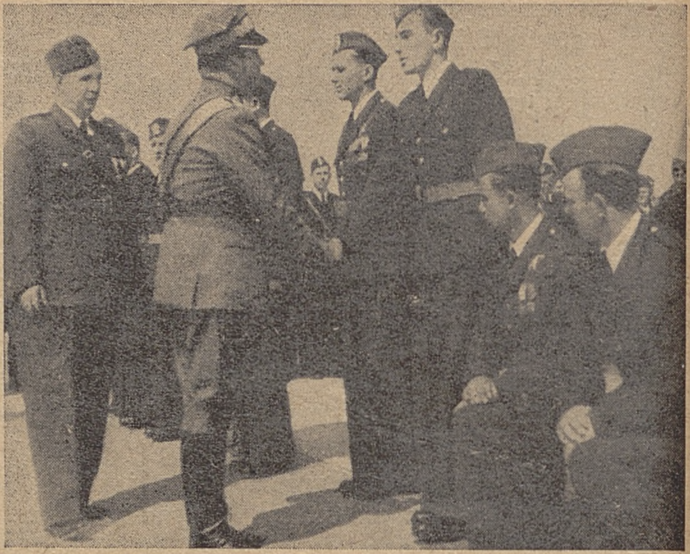
Lotnictwo nasze jest kochane przez cały naród. Naród Polski rozumie i docenia jego wartość i znaczenie. Naród zrobi wszystko, aby jego Lotnictwo było silne, wyposażone w najbardziej nowoczesny sprzęt i technikę wojenną.

Młodzi lotnicy!

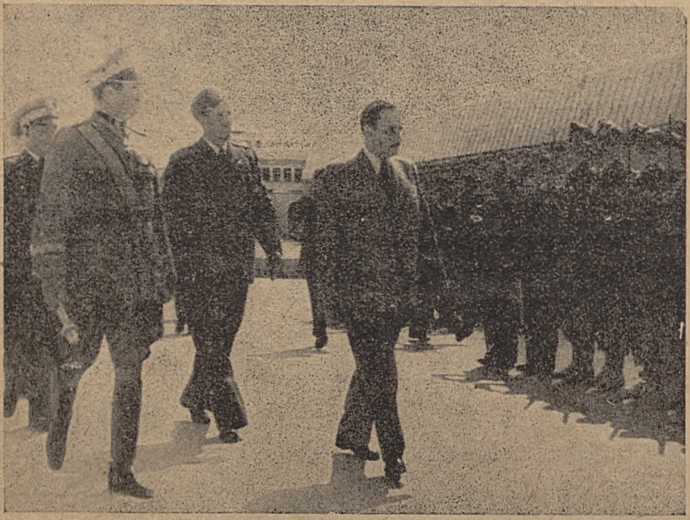
Dziś opuszczacie mury szkoły lotniczej. Idziecie w życie. Zdobyliście elementarną wiedzę lotniczą, ale to mało. Pełnowartościowy lotnik nie ogranicza się do tego co zdobył w szkole, lecz całe życie będzie się



Prezydent Bierut wraz z Marszałkiem Żymierskim przyjmują raport d-cy kompanii honorowej por. Gawrońskiego.



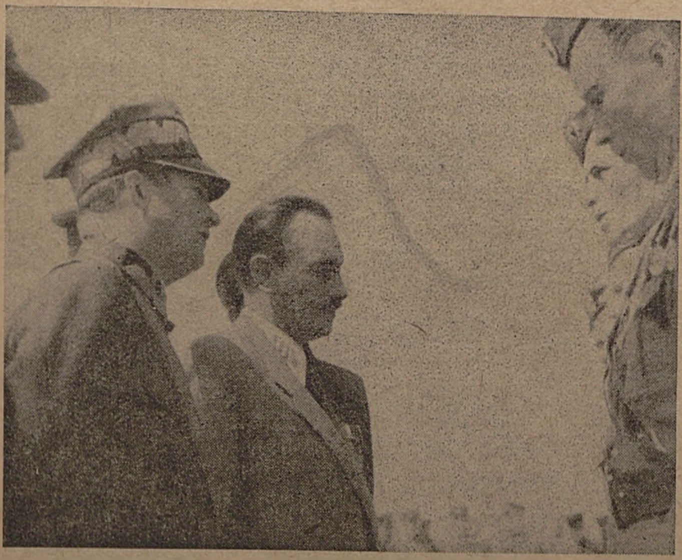
Serdeczny i mocny uścisk dłoni jest niejako zapewnieniem bez słów dochowania wierności, a gdyby trzeba było oddania życia dla Ojczyzny — to więcej niż słowa.



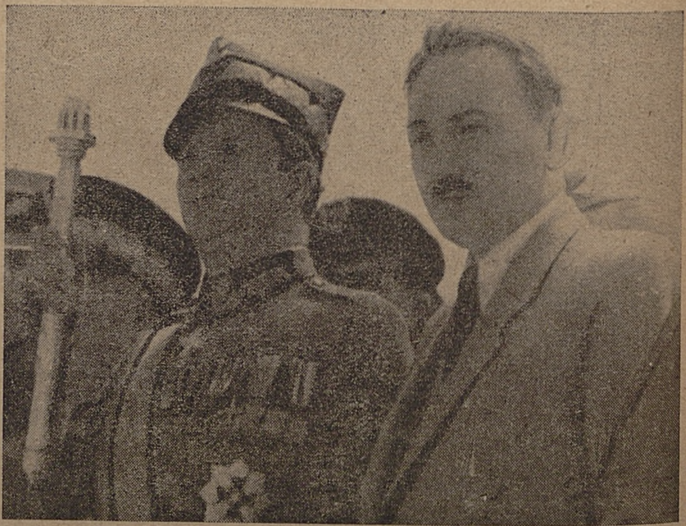
Lotnicy znają musztrę również dobrze jak piechota. Dostojni Goście z zadowoleniem oglądają stalowe szeregi podchorążych lotnictwa — przyszłych orłów nieba polskiego.



Eskadra za eskadrą w prężnej postawie bije podkutymi butami o beton lotniska. — Defilada przed Prezydentem na uroczystościach dęblińskich.



Prezydent Bierut w rozmowie z nowopromowanymi oficerami lotnictwa.



Życzliwy uśmiech Prezydenta i baczne spojrzenie Marszałka skierowane na defilujące szeregi.

uczył i doskonalił. Życzę Wam powodzenia i osiągnięcia jak najlepszych wyników w służbie dla Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Końcowym słowom przemówienia Marszałka towarzyszy okrzyk na jego cześć.

Pada komenda:

— Do defilady!

Równym, mocnym krokiem przechodzi oddział wykładowców, instruktorów i nowopromowanych oficerów. Biją o betonową bieżnię buty defilujących eskadr podchorążych. Maszeruje P. W. chłopców i dziewcząt, kolejarze, harcerstwo, Związek Walki Młodych, młodzież szkolna.

Gdy ostatnie oddziały przechodzą przed trybuną zdala na błękicie nieba ukazują się sylwetki samolotów, rosnąc błyskawicznie w oczach.

W ryku silników, z gwizdem dartego powietrza tuż nad ziemią mknie bombowiec nurkujący i tuż nad trybunami wystrzela w niebo długą, pionową świecą. Tuż za nim małe, zwinne myśliwce w szyku trójki. Potem szturmowe Iły w prawych schodach.

Niebo pokrywa się bojowymi, stalowymi ptakami. Ryk silników przewala się po lotnisku z końca w koniec. Nad Szkołę Dęblińską nadlatują dwa transportowce. W chwili, gdy mijają lotnisko w ciągu czterech sekund z ich kadłubów wysypuje się 30 spadochroniarzy. Desant powietrzny pod osłoną myśliwców i szturmowców.

Niebo pustoszeje i po chwili skoczkowie w szyku zwartym meldują się Prezydentowi, który rozmawia chwilę z dowódcą grupy ppor. Szałaśnym i gratuluje najlepszemu skoczkowi sierż. Szwedziukowi jego 44 skoku.

Następnie goście Dęblina udają się na inspekcję koszar. Prezydent z zaciekawieniem ogląda świetlicę i barwną gazetkę ścienną podchorążych. W koszarach panuje tak idealna czystość i porządek, że nawet żołnierskie, baczne oczy Marszałka są roześmiane zadowoleniem.

W salach wykładowych działu nauk Prezydent ogląda uważnie broń, rysunki, eksponaty i pomoce naukowe wykonane przez uczniów szkoły. Dopytuje się instruktorów o warunki i metedy szkolenia. Interesuje się poziomem uczniów i ich postępami.

Dzień kończy się uroczystym żołnierskim obiadem.

* * *

Szkoła Dęblińska przeżyła swą trzecią promocję po wojnie. Promocję dokonaną w drugą rocznicę Zwycięstwa i zaszczyconą przez Prezydenta Rzeczypospolitej. Pamięć o niej na długo pozostanie w murach Szkoły.

Na zawsze w umysłach wszystkich lotników pozostaną słowa przemówienia Prezydenta Bolesława Bieruta i Marszałka Żymierskiego:

— „Musicie być sercem, duszą i rozumem związani z wielkim dziełem budowy naszej polskiej rzeczywistości. W przestworzach polskiego nieba pełnijcie straż pokoju naszych granic".

GEN. DYW. JERZY BORDZIŁOWSKI

DOWÓDCA

...Oddanie ideałom demokratycznym, wiedza wojskowa i zdolności otwierają w demokratycznej armii każdemu oficerowi drogę do najwyższych stanowisk. W tym wypadku wyrażenie, że „każdy żołnierz nosi w swym plecaku buławę marszałkowską" — nie jest bynajmniej frazesem.

...Polityczne uświadomienie i polityczna wiedza, bezgraniczne oddanie i wierność ojczyźnie, gorąca wiara w słuszność ideałów demokratycznych, w słuszność tej drogi, którą naród kroczy — oto walor, jakiego należy bezwarunkowo od oficera wymagać.

Zachowanie się oficera dzisiejszej demokratycznej armii polskiej i jego stosunek do podwładnych różni się w sposób zasadniczy od stosunków, jakie obserwowaliśmy przed rokiem 1939. Wówczas armia, złożona z przedstawicieli większości narodu — chłopów i robotników — musiała bronić interesów i „ideałów" mniejszości, a właściwie mówiąc — kieszeni fabrykantów i obszarników. Oficer często musiał opierać wychowanie żołnierza na kłamstwie (powiedzieć gorzkiej prawdy nie było wolno), albo zgoła na przymusie i sile.

Niezależnie od tego, korpus oficerski składał się w znacznym stopniu z synów tych właśnie fabrykantów i obszarników, lub z ludzi, z nimi związanych na skutek czego między oficerami i żołnierzami była przepaść.

Armia współczesna nie tylko składa się z synów ludu, ale broni ogólnonarodowych interesów, praw i swobód demokratycznych. Korpus oficerski tworzą synowie warstw pracujących. Zadanie oficera nie polega na tym, aby okłamać żołnierza i postawić go, jak to mówiono, „poza nawiasem polityki" ale przeciwnie, na tym, żeby swojego podwładnego wychować przede wszystkim na politycznie uświadomionego obywatela nowej Polski. Stąd więc i sam oficer powinien być wzorowym obywatelem, człowiekiem o głębokiej wiedzy politycznej. Oficer, który nie umie odpowiedzieć swojemu żołnierzowi na pytania, dotyczące życia kraju i jego politycznego ustroju, — nie może być oficerem.

...Chcemy, by Korpus Oficerski składał się z oficerów bezgranicznie oddanych Ojczyźnie i Narodowi, oficerów wszechstronnie i starannie wyszkolonych, uświadomionych politycznie, kulturalnych, kochających swój zawód, oficerów surowych i wymagających, ale sprawiedliwych i troszczących się o swoich podwładnych, oficerów zdolnych do rozumnej inicjatywy, ale zdyscyplinowanych, oficerów, których będą szanować starsi dowódcy i kochać podwładni.

Taki powinien być oficer nowej Armii — nowej Polski.

(z mies. „Nasza Myśl" — Wyd. „Prasa Wojskowa")

W GRIGORJEWSKOJE
dziś święto

Opracował na podstawie kronik pułkowych

K. GOŹDZIEWSKI, ppor.

Wstawał cichy, ciepły, pełen słońca i radości, nabrzmiały wonią kwiatów i traw — ranek 28 maja 1944 roku.

Na błękitnej kopule nieba, nad rozległą przestrzenią lotniska w Grigorjewskoje, włóczyły się kłęby cumulusów, zwiastujących długotrwałą pogodę.

Lekki wiatr ciągnący znad pól i lasów przynosił aromatyczne zapachy zbliżającego się szybkim krokiem lata.

Gdzieś daleko na froncie huczą o tej porze złowrogo armaty, grzmią wystrzały. Na pogodnym niebie wiążą się w walce powietrznej kreseczki samolotów, a na piaszczystych, zakurzonych drogach tropią się wzajemnie szare cielska czołgów.

Na dyszącą upałem pierś ziemi sączy się obficie, po bohatersku przelewana krew synów tej ziemi. Bo trwa wojna.

Lecz w Grigorjewskoje dziś święto. Dzisiejsza siedziba polskich lotników, którzy musieli przed laty opuścić domowe pielesze, świętuje.

Promocja!

Ileż długich godzin wytrwałej, mozolnej pracy zawiera w sobie ten krótki wyraz. Ileż wysiłku i samozaparcia zamyka w sobie okres twardej szkoły lotniczego żywota, a ile radości dla tych przesianych przez czujne ręce lekarzy i instruktorów, którzy nie załamali się, przetrwali wszystko i dziś właśnie, dziś założą szaro-stalowe mundury polskiego lotnika.

Jutro pójdą na front, by w setkach spotkań powietrznych z wrogiem przebijać się najkrótszą drogą do ukochanego kraju.

Ale to dopiero jutro. Dziś jest ich święto.

Więc załopotały na wietrze biało-czerwone sztandary, na tle soczystej zieleni lasów; zerwała się w niebo huczna, niefrasobliwa, prawdziwie polska, junacka piosenka żołnierska.

Pułk stoi wyciągnięty w dwuszeregu.

Na przodzie sztandar ofiarowany nie tak dawno przez starego gen. brygady Świerczewskiego.

Z tyłu, za nimi ich broń — wspaniałe, niezwalczone „Jaki" z biało-czerwonymi szachownicami na płatach.

Msza święta polowa. Cicho, srebrzyście niosą się w powietrzu tony dzwoneczków.

Ręce kapłana błogosławią kornie pochylone głowy. Zupełnie jak gdzieś w Dęblinie lub Radomiu tam w Polsce. Msza święta skończona.

Na trybunę udekorowaną flagami polskimi w otoczeniu sztandarów zaprzyjaźnionych państw wchodzi gen. Półturzycki.

Pułk składa przysięgę. Donośnie brzmią wypowiadane słowa. Niejeden ma łzy w oczach. Orkiestra gra „Jeszcze Polska" — chylą się ku przodowi sztandary.

A potem występuje z szeregu kilkunastu, tych właśnie najlepszych. Mało ich jest na razie, lecz czuje się w tej chwili, że wystarczą za setki, że rozrosną się im skrzydła do rozmiarów godnych wielkiego narodu.

Generał czyta rozkazy nominacyjne. Kolejno, jeden po drugim podchodzą i przyklęknąwszy na jedno kolano zostają pasowani do stopni oficerskich.

Padają nazwiska, mało znane, ot na tyle tylko, że ten lub ów ma na imię Jurek, Olek czy Józek. Nazwisko jest nieważne, powiedziałbym niepotrzebne.

Znów gra orkiestra.

Uroczystość promocji skończona. Zaczyna się za to coś innego.

Profesor Wolf Messinger w imieniu Związku Patriotów Polskich w ZSRR ofiarowuje młodym pilotom pięknego „Jak-a", na szczęście.

Defilada i skromne, żołnierskie przyjęcie kończą niecodzienną uroczystość.

Dopiero niedaleka przyszłość pokazała i wyłowiła nieznane nazwiska Wicherkiewiczów, Kalinowskich, Chromych, Czownickich i Szwarców i wciągnęła ich do komunikatów bojowych.

Dziś znamy ich już wszyscy. Słyszeliśmy o nich niemało i niejedno jeszcze usłyszymy. Lecz wówczas byli tylko imionami.

W dalekim Związku Radzieckim polscy piloci rozwinęli swe skrzydła do lotu. Do lotu trudnego i pełnego niebezpieczeństw — który zaprowadził ich jednak do kraju, a potem do bram zwalonego na kolana, dzięki ich pomocy — Berlina.

Poniżej grupa pierwszych pilotów promowanych w Grigorjewskoje.



OPERACJA GROM 11-bis

13)

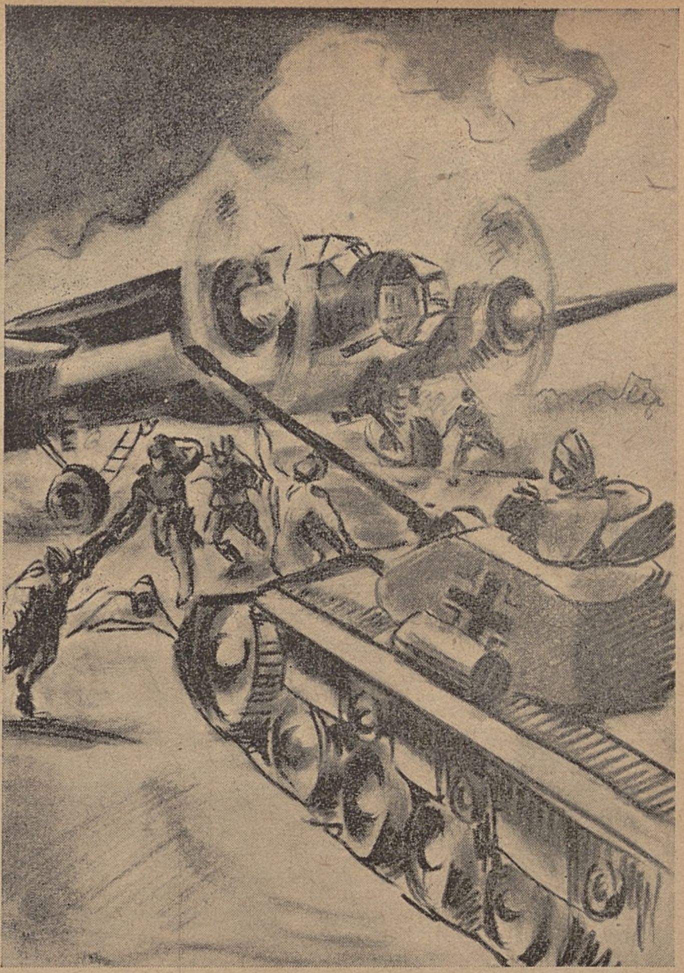
Widocznie los otaczał ich specjalną opieką. Gdy byli jakieś dwa kilometry za wsią, Staszek krzyknął nagle:

— Uwaga! Z prawej pod lasem polowe lotnisko, a na nim samolot!

Romek wyjrzał przez luk i widocznie powziął decyzję, gdyż skręcili z głównego traktu i wjechali na pole. Teraz pełnym gazem naprzód! Ktoś biegnie naprzeciw, ktoś przecina drogę, huczą strzały. Stalowy potwór, spowity w chmurę dymu, zbliża się z każdą chwilą do bombowca, przy którym krzątają się mechanicy. Motory samalotu są w ruchu, a cała maszyna drży i pręży się gotowa do lotu.

Przed bombowcem dwóch oficerów niemieckich studiuje mapę. Na widok pędzącego w ich kierunku niemieckiego czołgu, podnoszą ciekawie głowy sponad map. Obserwują.

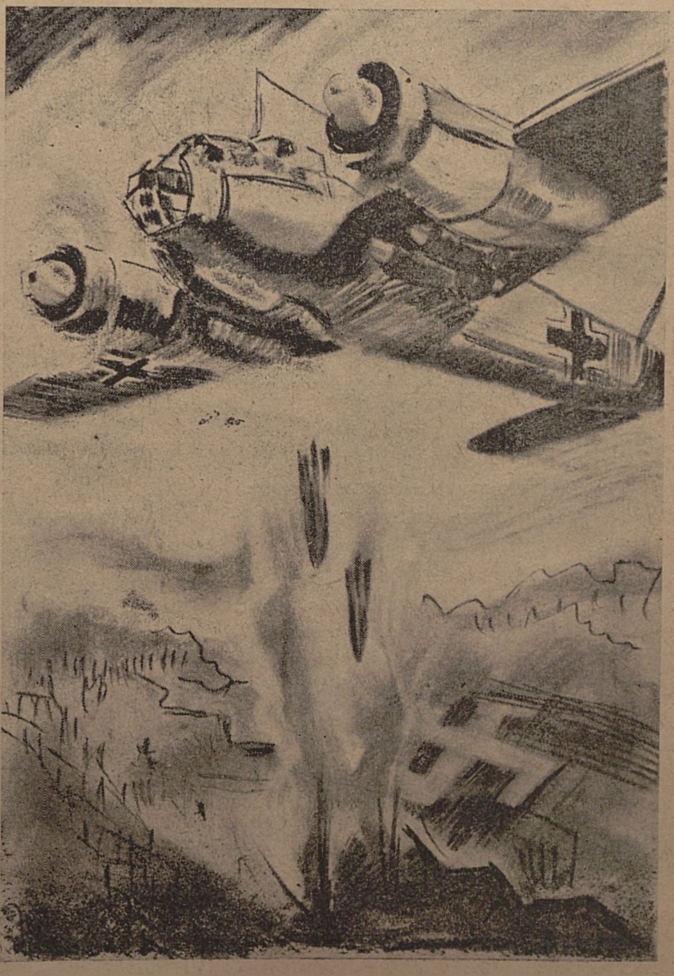
Zaryli się przed samolotem w ziemię, przyhamowali i stanęli. Zdezorientowani mechanicy zbliżyli się niezdecydowanie do stojącego kolosa, z którego nikt nie wysiadał. Nagle z otworu wysunęła się głowa Staszka w niemieckiej, polowej czapce, w ręku błysnął automat. Jeden ruch — i grad kul sypie się na mechaników i pilotów niemieckich, którzy padają na ziemię, jak rażeni piorunem.

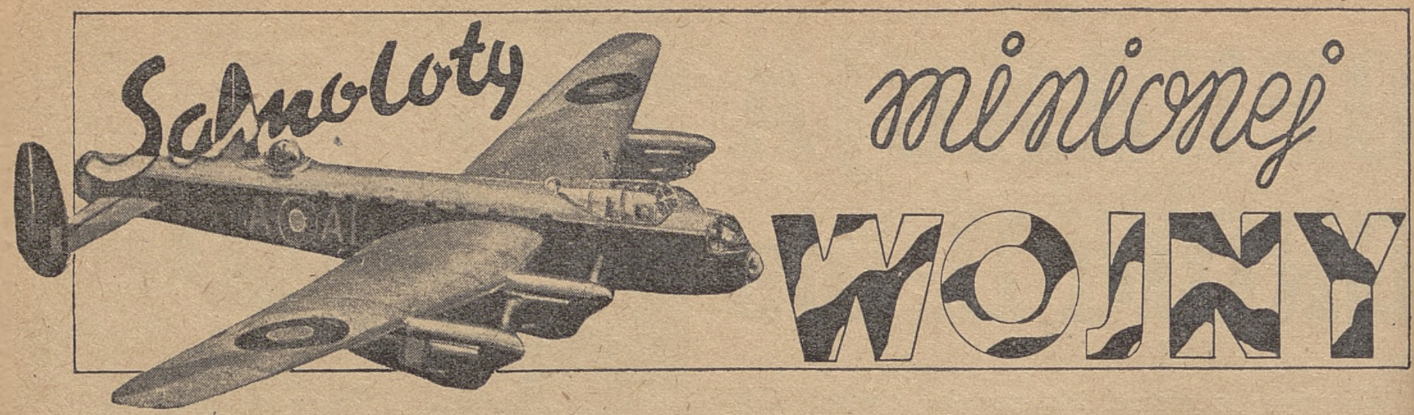


Ku maszynie biegną zaalarmowani wartownicy. Chłopcy wyskakują z czołgu. Romek rzuca płonącą szmatę na bak z paliwem, strzelając do tyłu, nachyla się i wyrywa podstawki spod kół i błyskawicznie wdrapuje się do kabiny. Jest już najwyższy ku temu

(d. c. na ostatniej stronie)







Samoloty minionej wojny

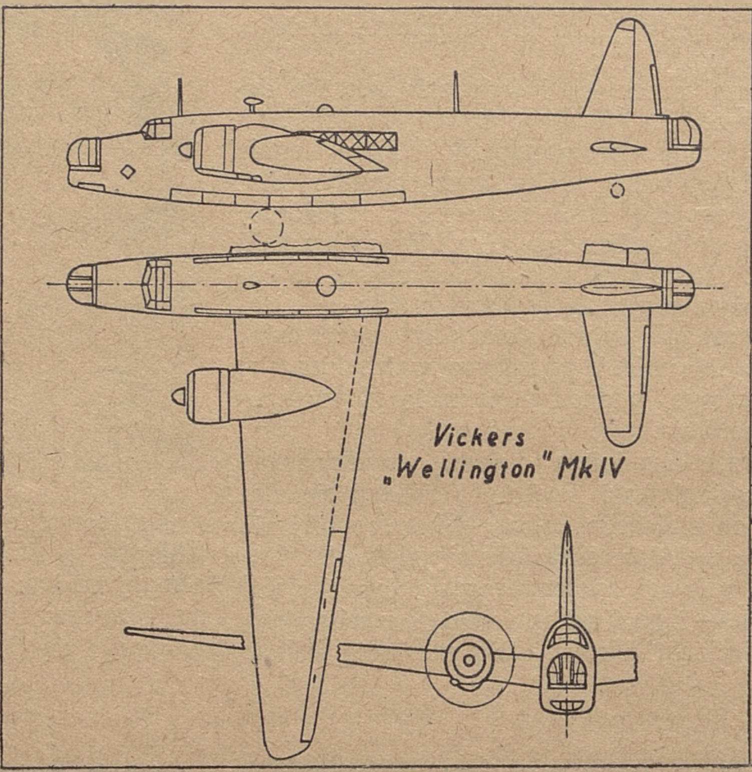
Vickers „Wellington". Ciężki bombowiec konstrukcji przedwojennej, najczęściej używany na początku wojny. Służył do dziennych i nocnych nalotów i do niszczenia poszczególnych obiektów. W roku 1941 zastąpiły go cięższe samoloty. Zadaniem samolotów Wellington były potem patrole, zrzucanie min, a również rozminowywanie obszarów morza z min magnetycznych; do tego celu został zaopatrzony w obręcz stalową średnicy 14 m. Istnieje parę typów tego samolotu. Wellington Mk I posiada silniki Bristol Pegasus (960 KM). Wellington Mk II silniki rzędowe Rolls-Royce Merlin I (1 065 KM) chłodzone płynem. Wellington Mk III silniki Bristol Hercules (1 345 KM). W wieżach podwójne karabiny maszynowe. Na szkicu podano dane dotyczące wersji Mk IV, silniki Bristol Hercules VI (moc startowa 1 715 KM). Konstrukcja geodetyczna metalowa, pokrycie płótnem, bardzo mało wrażliwe na uszkodzenia i łatwa w naprawie.

Samolot nurkowy Blackburn „Squa". Konstrukcja przedwojenna, dalszą wersją jest „Roc", samolot myśliwski z obracalną wieżą zaopatrzoną w 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm. Oba typy do działań z lotniskowców. W czasie wojny mało w użyciu, przeważnie do celów patrolowych i szkolnych. Załoga 2 ludzi. Konstrukcja: całkowicie metalowy, skrzydło dwudźwigarowe, kadłub skorupowy, pokrycie Alclad. Podwozie może być zastąpione pływakami. Silnik Bristol Perseus XII (745 KM na 1 980 m).

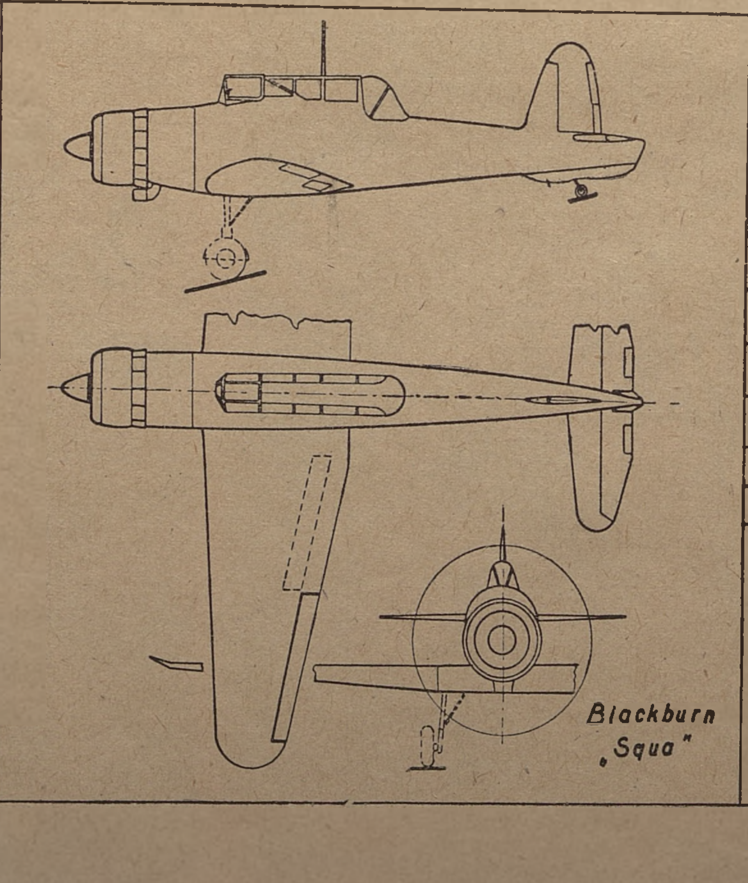
SAMOLOTY MORSKIE, DO DZIAŁAŃ Z LOTNISKOWCÓW

Fairey „Swordfish" mimo swej przestarzałej konstrukcji był używany ogólnie na początku wojny, jako samolot torpedowo-wywiadowczy, startujący z lotniskowców. Samolot ten dokonał licznych ataków na flotę włoską i konwoje na Morzu Śródziemnym, jak również brał udział w walce z pancernikiem „Bismarck". Samoloty te używane były jeszcze w 1944 roku specjalnie na małych lotniskowcach konwojujących, gdzie ich mała szybkość startowa i mały dobieg odgrywały dużą rolę. Jest to dwupłatowiec konstrukcji mieszanej, kryty płótnem, silnik przeważ-

III



rozpiętość m	26,2
długość m	18,45
powierzchnia nośna m²	69,7
wydłużenie skrzydła	8,8
ciężar pustego kg	9820
ciężar w locie kg	15600
obciążenie płata kg/m²	224
obciążenie mocy kg/KM	4,5
szybkość na wysokości	427 / 4700
zasięg km	2400
pułap m	6250
uzbrojenie	2 km w wieży przedn. 4 km w wieży tylnej 2 ruchome km pilota kal 7,7 2040 kg bomb



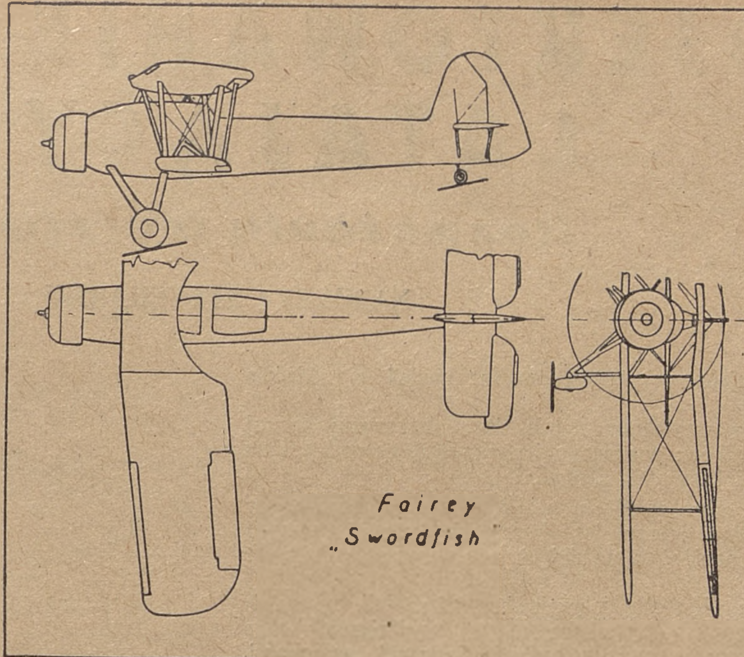
rozpiętość m	14,07
długość m	11,45
powierzchnia nośna m²	-
wydłużenie skrzydła	4,7
ciężar pustego kg	2490
ciężar w locie kg	3730
obciążenie płata kg/m²	-
obciążenie mocy kg/KM	5,0
szybkość na wysokości	360 / 2000
zasięg km	855
pułap m	6100
uzbrojenie	4 km 7,7 1 ruchomy km 7,7 260 kg bomb typ Roc: 320 kg

nie Bristol Pegasus (moc startowa 750 KM).

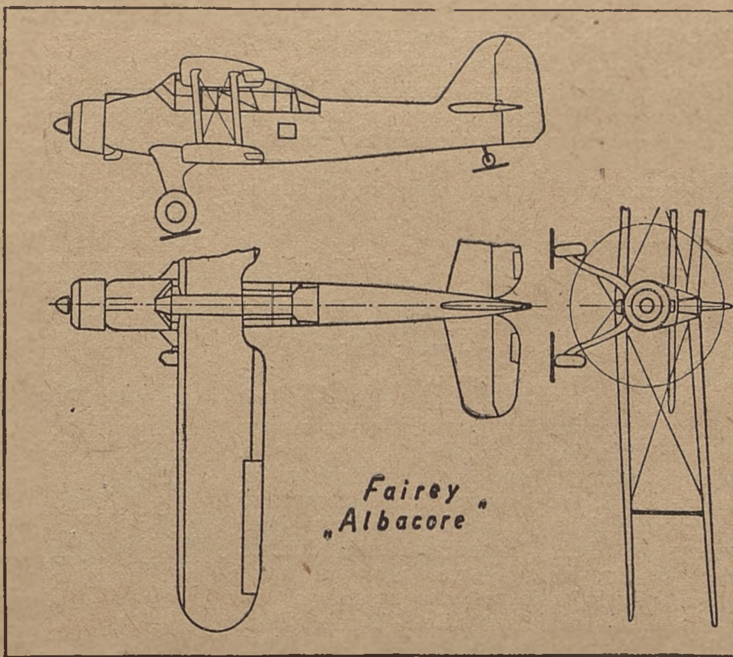
Fairey „Albacore". 2 — 3 osobowy samolot torpedowo-wywiadowczy do działań z lotniskowców jest ulepszeniem samolotu Swordfish z zachowaniem dogodnej ze względu na małą szybkość startową i zwrotność sylwetki dwupłata. Mimo, że samolot ten spełniał zadowalająco swe zadania w Afryce i w atakach na konwoje, nie posiadał dostatecznej szybkości do walki z myśliwcami nieprzyjaciela i musiał ustąpić nowym typom jak „Barracuda", czy amerykański „Tarpon". Od samolotu Swordfish różni się oszkloną kabiną i krytym blachą kadłubem. Silnik Bristol Taurus XIII (moc startowa 1 085 KM).

ŁODZIE LATAJĄCE

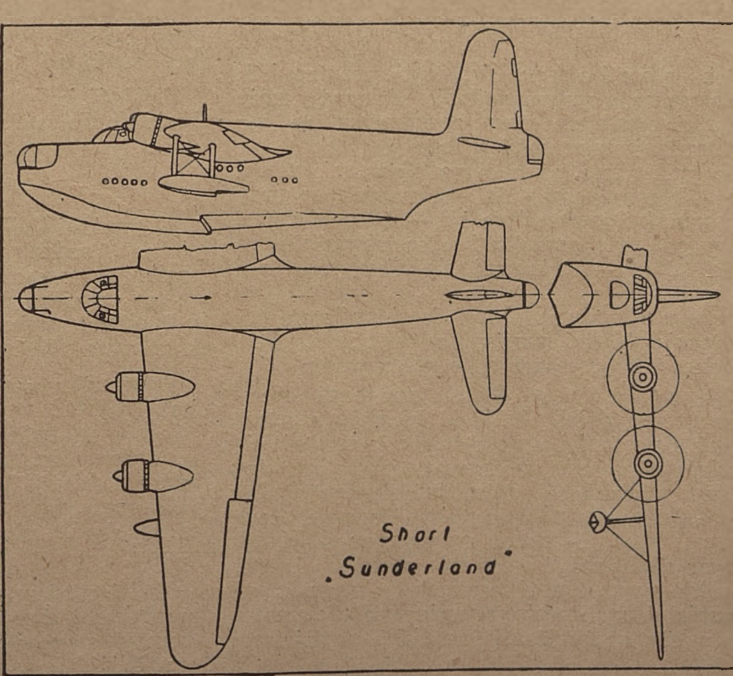
Short „Sunderland" łódź latająca dalekiego wywiadu, podstawowy samolot Coastal Command. Jeden z największych wodnopłatowców, nadaje się specjalnie do długich patroli na atlantyckich drogach konwojowych lub do tropienia okrętów podwodnych. Samoloty Sunderland uratowały niezliczoną ilość osób z zatopionych statków, czy też zestrzelonych samolotów. Jedną z najsłynniejszych akcji jest ewakuacja Krety. W 1942 zaniechano budowy samolotów Sunderland ze względu na ich niedostateczną obronę przeciw nowym Ju 88. Konstrukcja: Sunderland jest rozwinięciem łodzi latających typu „Empire", górnopłat całkowicie metalowy, skrzydło jednodźwigarowe, kryte Alcladem. Kadłub skorupowy. W czasie lądowania przednia wieża cofa się. Z boku dwa dodatkowe stanowiska strzeleckie. Silniki zależnie od wersji, w roku 1942 Bristol Pegasus XVII (1 675 KM na 2 900 m). (c. d. n.)



rozpiętość m	13,8
długość m	12.0
powierzchnia nośna m²	50,4
wydłużenie skrzydła	-
ciężar pustego kg	1900
ciężar w locie kg	3500
obciążenie płata kg/m²	70
obciążenie mocy kg/KM	5,1
szybkość na wysokości	245 / -
zasięg km	1140
pułap m	5800
uzbrojenie: 1 2 km 7,7 mm; 1 ruchomy km 7,7 mm; 1 torpeda (750 kg)	



rozpiętość m	15,2
długość m	12,1
powierzchnia nośna m²	-
wydłużenie skrzydła	-
ciężar pustego kg	2580
ciężar w locie kg	3850
obciążenie płata kg/m²	-
obciążenie mocy kg/KM	3,5
szybkość na wysokości	270 / 1460
zasięg km	1090
pułap m	4380
uzbrojenie: 1 ruchomy km. 7,7 mm; 2 k.m 7,7; 1 torpeda (680 kg)	



rozpiętość m	33,8
długość m	25,26
powierzchnia nośna m²	137
wydłużenie skrzydła	6,1
ciężar pustego kg	12300
ciężar w locie kg	23100
obciążenie płata kg/m²	169
obciążenie mocy kg/KM	3,4
szybkość na wysokości	425 / 2900
zasięg km	4600
pułap m	5800
uzbrojenie: 2 km 7,7 w wieży przed.; 2 km 7,7 w wieży tylnej; 2 ruch. km 7,7 - boków; 860 kg bomb	

PROJEKTOWANIE MODELI LATAJĄCYCH

Rozważania teoretyczne

KAZIMIERZ STRYCHARSKI

Wymiary przyjęte do konstruowania modeli o układzie normalnym.

Model o układzie normalnym składa się z płaszczyzny nośnej (skrzydła), stateczników: poziomego i pionowego, osadzonych na kadłubie poza tylną krawędzią skrzydła.

Modelarz, który chce zająć się projektowaniem modeli własnych, postąpi bardzo dobrze, jeśli będzie się trzymał pewnych założeń podanych poniżej, a wynikłych z obserwacji i doświadczenia.

S k r z y d ł o: Kształty dobrych skrzydeł modeli, wg ostatnich badań nie powinny przybierać mocno wydłużonych elips czy trapezów, a raczej powinny być jednostajnej szerokości, ładnie opływowo zaokrąglonej. Stosunek szerokości do długości, czyli t. zw. wydłużenie (l : L) L — rozpiętość, l — głębokość nie powinien wynosić mniej, niż 1:6, a nie więcej od 1:10.

„ABC" w nr 12 i 13 „SIM" mówi, że ważną rzeczą jest, aby model latał w t. zw. swoim „Re" (Cyfra Reynoldsa).

„Re" określony jest wymiarem liniowym, szybkością i współczynnikiem lepkości powietrza. Wobec tego, że loty modeli odbywają się w warstwach przyziemnych powietrza, współczynnik lepkości można przyjąć jako wielkość stałą, zaś wymiar i szybkość za zmienną. Praktycznie więc „Re" skrzydła modeli latających oblicza się ze wzoru

Re = l × v × 70, l w mm, v w m/sek.

Przykład: l = 220 mm, v = 6 m/sek. dla ok. 15 g/dcm² obciążenia.

$$Re = 220 \times 6 \times 70 = 92\,400$$

W takim „Re" najlepiej zachowują się profile 6 — 8%.

To krótkie omówienie „Re" pozwoli nam również uzasadnić wspomniany prostokątny kształt skrzydła. Jeśli będziemy zwężać skrzydło ku końcom, to zakładając, że współczynnik lepkości jest stały, szybkość stała, długość profilu zmniejszająca się, to „Re" końców skrzydła będzie tak samo się zmniejszać względem „Re" środkowej części. Zachodzi obawa, że środkowa część może pracować w doskonałości szybowania 1 :15, a końce tylko 1:8, na skutek zbyt małego „Re". Tłumaczono zresztą słusznie, że długie i zwężające się skrzydła są lepsze, ponieważ mają mały opór indukcyjny. Tak jest rzeczywiście w normalnych dużych szybowcach, które latają w dużych „Re". W skrzydłach modeli o małych „Re" zysk na oporze indukcyjnym jest dużo mniejszy, aniżeli strata spowodowana różnicą „Re".

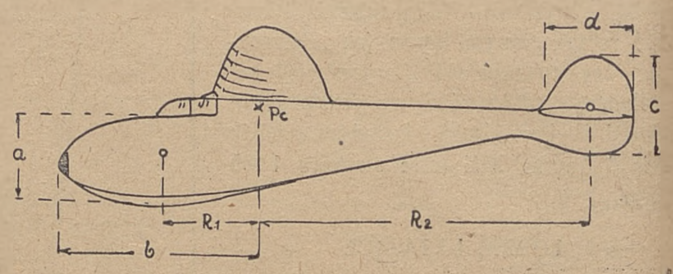
Na skutek powyższego budujmy skrzydła o jednostajnej szerokości z opływowym zaokrągleniem końców i o stosunku boków l : L = 1 : 8

S t a t e c z n i k p o z i o m y: Jest to płaszczyzna, której rola jest bardzo ważną, bo nieodpowiednio dobrana, może minąć się w zupełności z przeznaczeniem, polegającym na zagwarantowaniu tak ważnej stateczności podłużnej.

Wypośrodkowując praktycznie przez długą obserwację ustalili zgodnie modelarze - konstruktorzy, że najbardziej sprawny statecznik powinien posiadać powierzchnię 1/5 — 1/4 powierzchni skrzydła, przy czym osadzony powinien być za skrzydłem, na ramieniu o długości 2½ — 2-krotnej średnich szerokości skrzydła.

Wygląd zewnętrzny o obrysie podobnym do skrzydła nie powinien posiadać stosunku boków mniejszego od 1 : 2½. Profile stateczników zalecam na początek tylko symetryczne.

S t a t e c z n i k p i o n o w y: Płaszczyzna ta ma zapewnić stateczność kierunkowa modelu. Wielkość jej wpływa przede wszystkim na stopień stateczności, dlatego należy ją skrupulatnie wyliczyć. Powierzchnia statecznika pionowego musi być tak wielka, aby zrównoważyć działanie powierzchni pionowej kadłuba, leżącej **przed środkiem ciężkości** specjalnie dla modeli szybowców, do lotów na zboczu. U modeli motorowych statecznik pionowy musi jeszcze równoważyć moment oporowy śmigła. Wobec tego, że modele szybowców zboczowych są wyrazicielami doskonałej stateczności kierunkowej, to wyliczenie statecznika pionowego oprzeć należy na poniższej zasadzie, wyjaśnionej rysunkiem i wzorem.



Rys. 1

Płaszczyznę statecznika pionowego wyznacza zależność:

$$(c \times d)\ R_2 > (a \times b)\ R_1$$

Używając trochę fizyki mówimy: statecznik pionowy wyznacza 2 momenty: przedni, wynikający z powierzchni bocznej kadłuba (a × b), leżącej przed punktem ciężkości (Pc) pomnożonej przez ramię działania R_1 i tylni, wynikający z powierzchni statecznika pionowego (c×d), pomnożonego przez ramię działania R_2, przy czym moment statecznika pionowego musi być nieco większy. W modelach motorowych mnożymy powierzchnię statecznika przez 2, aby wyrównać moment obrotowy śmigła.

W zależności podanej wyżej, szukamy:

$$(c \times d) = \frac{(a \times b)\ R_1}{R_2}$$

Widzimy więc, że musimy znać powierzchnię (a × b), R_1, R_2. W rzeczywistości wielkości te są znane, bo wynikają z konstrukcji kadłuba, którego wymiary nauczymy się wyznaczać niżej.

K a d ł u b. — Kadłub spełnia rolę konstrukcji pomocniczej, służącej do rozmieszczenia poszczególnych elementów samolotu, zaś w modelarstwie dołożono nań jeszcze obowiązek zwiększenia stateczności kierunkowej. Jak długi stosować kadłub podaje wzór:

$$D = (2\,l\,Sk + lSpoz)2$$

czyli długość kadłuba równa się sumie dwu szerokości skrzydła (2 l Sk) i szerokości statecznika poziomego (Spoz) pomnożonej przez 2. Przy stosowaniu powyższego wzoru należy zaznaczyć, że **tylna krawędź skrzydła musi się znajdować w połowie długości kadłuba.** Układ ten jest ogólnie stosowany przez modelarzy.

Przekrój kadłuba określa nam zazwyczaj regulamin zawodów i ostatnio dla szybowców o ukadzie normalnym wg. F.A.I. brzmi:

$$S = \frac{D^2}{200}$$

czyli przekrój kadłuba (S) — równa się kwadratowi długości kadłuba (D) podzielonej przez 200. Przyjąwszy powyższe wymiary, spróbujmy przeprowadzić małą dyskusję planowanej konstrukcji nowego naszego modelu.

Przykład: zamierzamy zbudować model szybowca na zawody, które mają odbyć się tylko ze startem na zboczu.

Projektujemy więc model do lotów zboczowych. Celem jego jest uzyskać najdłuższy lot dynamiczny. Loty dynamiczne polegają na wykorzystaniu odchylenia strug wiatru wiejącego na zbocze. Liczymy na wiatr, zresztą jak dotąd, nienawidzony przez modelarzy. Dobrze, aby wiał z szybkością 5 — 10 m/sek. Model nasz musi być doskonale ustateczniony na kierunek! Nie wolno, aby ulegał ruchom, podobnym wahaniu chorągiewki wiatrowej.

Kadłub musimy z tych powodów wykorzystać jako płaszczyznę prowadzącą, stwarzającą moment przedni przeciwdziałający momentowi statecznika pionowego i dającą 2 punkty podparcia przy dość dużym rozstawieniu.

Ciężar modelu decyduje o jego szybkości, a szybkość musi być co najmniej równa szybkości spodziewanych wiatrów, a więc np.: 6 — 10 m/sek., to zaś równa się ok. 20 — 25 g/dcm^2 obciążenia skrzydła. Model zbudujemy większy, aby nie był zabawką dla wiatrów, jak jest nią łódź żaglowa w przeciwieństwie do transoceanika podczas burzy — i jeszcze dlatego większych rozmiarów, aby latał w większym „Re" z zastosowaniem grubszego profilu. Obierzemy 2 m rozpiętości skrzydła o stosunku boków 1 : 8, szerokość więc wypadnie nam 1 = 200 : 8 = 25 cm. Powierzchnię skrzydła obliczymy mnożąc rozpiętość przez głębokość skrzydła.

$200 \times 25 = 5000$ cm^2 = 50 dcm^2.

Powierzchnia statecznika poziomego = 1/4 powierzchni skrzydła.

50 dcm^2 : 4 = 12,5 dcm^2

Przyjmując szerokość statecznika 18 cm, długość wypadnie nam 70 cm dla stosunku boków 1 : 3,8, a więc nie mniejszego od 1 : 2½.

Ramię działania dla statecznika poziomego o powierzchni 1/4 powierzchni skrzydła, przyjmiemy równe dwom długościom szerokości skrzydła (b).

Teraz wyznaczamy wymiary kadłuba:

Długość D = (2l sk + l spoz)^2

D = $(2 \times 25 + 18)^2$ = 136 cm

Przekrój S = D^2 : 200

S = $136 \times 136 : 200 = 9^2{,}5$ cm^2 = 18 cm $\times$ 6 cm

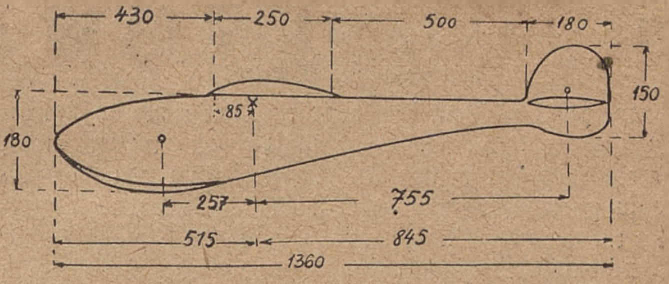
(18 cm = wysokość kadł., 6 cm = grubość kadłuba)

Aby znaleźć powierzchnię statecznika pionowego musimy sporządzić rysunek kadłuba w rzucie z boku, przy czym nadajemy jakiś przemyślany z punktu widzenia estetyki, czy celowości kształt.

Przykład: Rys. 2 oparty na znanych już wymiarach.

Punkt ciężkości przyjmujemy pod 1/3 profilu od czoła.

Powierzchnię statecznika pionowego wyznacza równanie $(a \times b)\ R_1 < (c \times d)\ R_2$. R_1 jest to odległość od punktu ciężkości modelu do punktu ciężkości płaszczyzny przedniej jako przednie ramię działania siły nacisku; równa się na przykładzie 257 mm. (Rys. 2). R_2 jest odległością od środka ciężkości modelu do środka ciężkości statecznika pionowego jako tylne ramię działania siły nacisku; równa się na przykładzie 755 mm. (Rys. 2)



Rys. 2

Stąd nasz wzór wygląda następująco:

$438 \times 180 \times 257 = 755\ (c \times d)$

$(c \times d) = \frac{438 \times 180 \times 257}{755} = 1900$ mm^2 tj. 1,9 dcm^2.

Powierzchnia statecznika pionowego 1,9 dcm^2 otrzymana z naszego wzoru daje momenty równe, a moment statecznika powinien być nieco większy. Przyjmijmy więc, o 1/4 wartości powiększyć płaszczyznę statecznika, co wyniesie 0,5 dcm^2, a otrzymamy powierzchnię właściwą wynoszącą 2,4 dcm^2. Przyjmując bok (d) 18 cm długi ze względu na szerokość statecznika poziomego, otrzymamy bok (c) 13 cm długi, który ze względu na zaokrąglone kształty płaszczyzny i dla utrzymania wymaganej powierzchni zaokrąglimy do 15 cm. (Rys. 2).

W ten sposób wyliczyliśmy nasz szkielet konstrukcyjny, który musimy przeobrazić w konstrukcję zawartą w określony z góry ciężar, wynikający z obciążenia, a wynoszący od 1 kg do 1,5 kg.

Profil dla skrzydła wybieramy np. G—593. Jest to profil 12% płaski o niewielkiej wędrówce punktu parcia, dla lepszej stateczności podłużnej.

Na profil do stateczników użyjemy symetryczny, średnio gruby np: Noo 12. Pozostaje nam teraz wykonać plan warsztatowy i przystąpić do budowy modelu.

Z KRAJU

Ośrodek Ćwiczebny Szybownictwa w Kobylnicy k. Poznania, został powołany do życia w 1945 r. Początkowy brak sprzętu, hangaru i instruktorów odbił się niekorzystnie na pracach w tym okresie.

Już jednak w miesiącu sierpniu 1945 r. dokonano na lotnisku szeregu wzlotów, zapoczątkowując w ten sposób normalne wyszkolenie, które rozwija się pomyślnie. Oto kilka danych cyfrowych, charakteryzujących dosadnie rozwój tego żywotnego ośrodka. Dane te dotyczą całokształtu wyszkolenia w ubiegłym roku.

Ogółem wykonano lotów szybowcowych 3011 w czasie 311 h 11'46".

Młody pilot tego ośrodka dokonał przelotu na przestrzeni 145 km. Oprócz tego 17 pilotów szybowcowych osiągnęło wysokości od 1 200 m — 1 900 m.

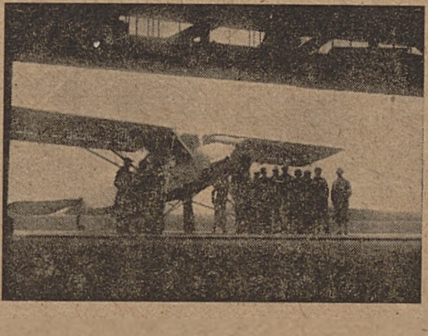
Tak samo mniej więcej przedstawia się wyszkolenie motorowe.

Ogółem wykonano lotów 3 059 w czasie 585 h 33', przeszkalając szereg młodych adeptów sztuki latania. Na zakończenie należy dodać, że w szeregach instruktorskich ośrodka znajduje się szereg doskonałych wykładowców. Na czele ośrodka stoi znany pilot motorowy i szybowcowy, kol. Benedykt Jankowski. (g)

W POZNANIU OBLATANO „STORCHA"

Poznański Oddział Lotnictwa Cywilnego ma do zanotowania nowy sukces. Otóż w dniu 29 kwietnia br. oblatano na lotnisku w Kobylnicy trzeci z kolei samolot wyremontowany przez Okręgowe Warsztaty Lotnicze w Poznaniu.

Dwa pierwsze zaprezentowane szerokim rzeszom publiczności w czasie święta lotnictwa w Bydgoszczy w ub. roku. Były



to Bücker Jungman oraz Klemm. Obecnie halę warsztatową O. W. L. w Poznaniu opuścił pięknie odremontowany „Storch" — Fieselera, pierwszy z siedmiu sztuk, znajdujących się na warsztacie.

Obiatania dokonał pilot Ośrodka Ćwiczebnego w Kobylnicy ob. Patocki Alojzy w obecności Kierownika Oddz. Lotn. Cyw. w Poznaniu ob. Czarneckiego Jana, przedstawiciela i rzeczoznawcy KCSP, kierownika O.W.L. i pracowników Ośrodka Ćwiczebnego w Kobylnicy.

Przy oblataniu byli również obecni przedstawiciele Redakcji Czasopism Lotniczych kpt. Mańkowski i ppor. Goździewski.

Próba wypadła nad wyraz pomyślnie. Świadczy to o zupełnie prawidłowej rekonstrukcji, jak bowiem wiadomo „Storch" był jedną z najbardziej udanych w swej klasie niemieckich maszyn, a odremontowany został niemal z kawałków.

Poznańskie Okręgowe Warsztaty Lotnicze nie siłą się na oryginalne własne konstrukcje, lecz rekonstruują z wraków i szczątków, znalezionych na polach i opuszczonych lotniskach poniemieckie samoloty sportowe lub szkolno-treningowe. Trzeba zaznaczyć, że inicjatywa Kierownictwa tamtejszego Oddziału Lotnictwa Cywilnego i poznańskich O.W.L. znajduje całkowite poparcie u Władz Centralnych Lotnictwa Cywilnego. Dzięki temu polscy konstruktorzy oraz Instytut Techniczny Lotnictwa otrzymają całą gamę typów samolotów dla prowadzenia studiów i badań.

W programie prac poznańskich O.W.L. znajduje się remont i rekonstrukcja szeregu samolotów dalszych, mianowicie: „Stieglitz", Bücker „Bestman", Arado Ar 74 i inne nawet czysto muzealne egzemplarze, a między nimi prawdziwa P 11 — polska przedwojenna maszyna myśliwska.

Mając do dyspozycji szereg samolotów, tworzących pewnego rodzaju stopniowanie, będą nasi konstruktorzy mogli przyjąć tę bazę za punkt wyjściowy do tworzenia nowych lepszych konstrukcji, nie zaczynając od ponownego odkrywania Ameryki.

W KIELCACH POWSTAŁ OKRĘG WOJEWÓDZKI LIGI LOTNICZEJ

Pod przewodnictwem Wicewojewody Kieleckiego mgr Mariana Kowalczewskiego, odbyło się w Kielcach zebranie organizacyjne Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej.

Na zebraniu organizacyjnym powołany został Zarząd Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w następującym składzie: prezes — wojewoda mjr E. Wiślicz - Iwańczyk, wiceprezesi — inż. O. Kwieciński i kur. St. Steczeń, sekretarz — kpt. A. Sadowski.

Kierownictwo poszczególnych sekcji objęli: sekcja organizacyjna — P. Gaweł, motorowa — inż. O. Kwieciński, szybowcowa — prof. St. Czarnocki, spadochronowa — E. Bury, modelarska — kur. St. Steczeń.

Najbliższymi pracami Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej będzie organizacja obwodów, kół miejscowych oraz kół szkolnych na terenie całego województwa kieleckiego.

OPERACJA GROM 11 — bis

(ciąg dalszy ze str. 247)

czas, gdyż ukosem przez pole biegnie pluton żołnierzy w „feldgrau". Romek mający oko na wszystko, a siedzący już na miejscu pilota, ciągnie manetkę, dodaje gazu. Rozgrzane silniki dudnią basowo. Maszyna rusza przed siebie, chwilę roluje w kłębach kurzu, a potem idzie gładko do góry. Po pokryciu dzwonią zabłąkane kule karabinowe. Wyszli w powietrze. Pod nimi lotnisko i czarne kłęby dymu z płonącego czołgu. Uniwersalny Romek śledzi czujnie za wskazówką roztańczonej busoli. Lecą na wschód. Pod nimi, w przepaścistej toni powietrza wiją się wężykowate linie okopów i zasieków z drutu. — Czyje to pozycje? — głowi się na głos Zbyszek.

Jakby w odpowiedzi trąca go w ramię Gwizdała i krzyczy: — szwabskie, brachu!, szwabskie!

Istotnie. Na wyrudziałej od słońca maleńkiej łączce, wykładają pospiesznie maleńkie figurki ludzi znak rozpoznawczy: na białym tle — czarna swastyka.

Zbyszek bez wahania naciska uchwyty bomb, zwalnia je. Maszyna uwolniona od ciężaru chwieje się chwilę, potem wyrównuje swój lot. A w dole piekło. Raz po raz wykwitają gejzery dymu i ognia, przesłaniając widok. (dokończenie nastąpi)



Dh Sokołowski Artur. Kandydat na pilota szybowcowego musi wpierw ukończyć teoretyczny kurs. Kursy takie tworzą różne organizacje młodzieżowe i lotnicze. Na kursy te mogą uczęszczać również uczestnicy, nie należący do danej organizacji. Opłata za kurs teoretyczny wynosi zwykle około 200 — 300 zł. Na szkolenie praktyczne (loty) można pojechać tylko grupowo. Szkolenie na szybowisku do p. kat. A i B trwa ok. 6 tyg.

Dh Kiełłpsz J. — Szczecinek. Poruszone przez Was sprawy możecie załatwić tylko osobiście, najlepiej w Aeroklubie Poznańskim (ul. Wały Jana III — 12). Innego wyjścia nie ma.

Ob. Mazur Jan — Żurawica. Podręcznika teoret. kursu szybowcowego na razie jeszcze brak. Czy jest u Was odpowiednia ilość modelarzy, by opłaciło się założyć modelarnię?

Ob. Mężko Mieczysław — Zielona Góra. List Wasz przekazaliśmy dr Ferrowi. Może sami spróbujecie ułożyć jakieś zagadki, rebusy czy szarady lotnicze?

Ob. Papiernik Cezariusz — Rypin. Na razie kandydatów nie przyjmuje się.

Ob. Kania Bohdan — Zygmuntówka. Niestety, nic Wam pomóc nie możemy. Przepisy są po to, by je przestrzegać. Pierwszego listu nie otrzymaliśmy.

Dh Alber Ryszard — Bytom. Powinniście raczej nawiązać kontakt z drużyną harcerską w Warszawie, do której należeliście. Dołączenie się do innej grupy wobec braku dokumentów jest niemożliwe. Informacji o lotniczych drużynach harcerskich udzieli Wam Komenda Chorągwi w Katowicach. W pozostałych sprawach radzimy zwrócić się do Aeroklubu Katowickiego.

Ob. Ob. Lasokówna I. i Bykowska H. — Trzebnica. Do O.S.L. przyjmuje się tylko mężczyzn, do Liceum Lotniczego również kobiety. Najbliższy Aeroklub znajduje się we Wrocławiu. Tam również poinformujecie się w sprawie kursów teoretycznych.

Ob. Fliszczak Zbigniew — Warszawa. Adres Otto Zbigniewa: Kraków, ul. Nowowiejska 31 b m. 6.

Ob. Jomczurowski Andrzej — Kraków. Informacji udzieli Wam Aeroklub Krakowski (ul. Smoleńska 14 I p.). Na kursach teoretycznych wiek kandydatów nie jest ograniczony. Porzućcie nieśmiałość i piszcie do nas częściej!

Ob. Zenilak Eugeniusz — Chorzów. Na Wasze pytania odpowiemy obszernie w specjalnym artykule.

Dh Łaszkiewicz B. — Łask. Adres Aeroklubu Jeleniogórskiego: Jelenia Góra, ul. Osóbki Morawskiego 19; Łódzkiego — Łódź, Piotrkowska 106, P. L. L. „Lot". Plan „Muchy" wysłaliśmy w międzyczasie. Radzimy Wam brać lekcje rysunków, zresztą uważamy, że egzamin nie będzie zbyt trudny. Jako harcerzowi przyznajemy Wam prenumeratę ulgową.

Dh Pokora Eugeniusz — Białystok. Cieszymy się, że Wasze koło lotnicze już powstało. Może zarejestrujecie je jako Koło Ligi Lotniczej? Życzymy dalszego powodzenia w pracy!

Dh Łabęcki Andrzej — Konin. Przyznajemy Wam prenumeratę ulgową. W sprawie materiałów modelarskich zwróćcie się do Modelarni Wojewódzkiej w Poznaniu, ul. Wały Jana III—12. Cieszymy się z nawiązania kontaktu z Wami i spodziewamy się, że będziecie pisywali do nas często.

„Modelarze z Bielan". Niestety i my nie możemy wyjaśnić tego zagadkowego zjawiska. Widocznie p. U. S., pisząc tę notatkę również leżał „do góry brzuchem" i czerpał natchnienie z sufitu. Napiszemy zresztą o tym obszerniej.

A. K. — 4 — Leszno. Szkoły, o jaką zapytujecie nie ma. Warunki przyjęcia do Wojsk. Szkół Lotniczych podaliśmy w numerze czwartym „SiM"-u i nie będziemy ich więcej powtarzali.

Ob. Michalski Zygmunt — Radom. Uważamy, że najbardziej odpowiednie będzie Liceum Lotnicze, o którym pisaliśmy w numerze 2 „SiM"-u. Przesyłamy pozdrowienia.

Ob. Piskorz A. — Poznań. Opowiadanie „Latać nisko i powoli" wymaga gruntownego opracowania. Trzeba napisać parę słów o występujących osobach, o „kozie" (co to takiego było?). Napiszcie je jeszcze raz, zwracając jednocześnie więcej uwagi na styl.

Ob. Szer Mirosław — Widzew. Nie zgadzamy się z Waszymi zarzutami na temat planów samolotów. Plan ilustruje dokładnie wygląd całego samolotu, podczas gdy zdjęcie podaje tylko jeden fragment. Poza tym zdjęcia zamieszczamy przecież bardzo często. Na to, by stale zamieszczać plan i zdjęcie każdego samolotu — nas nie stać z powodu braku miejsca. Co do treści pisma „Flight" można by także podyskutować.

Miłośnicy Lotnictwa Mietek, Waldek, Jurek. Po ukończeniu TSL w Boernerowie uzyskuje się stanowisko mechanika lub technika lotniczego zawodowej służby wojskowej. Liceum Lotn.-Mech. nie daje kwalifikacji zawodowych. Zawód mechanika można zdobyć dopiero po odbyciu odpowiedniej praktyki.

Ob. Uchański Jerzy — Jarosław. Drogi Kolego! Warunki przyjęcia do O. S. L. są dla wszystkich jednakowe. Bardzo wątpimy w to, by D-two Lotnictwa uczyniło specjalnie dla Was wyjątek.

Ob. Pierzchała Lech — Kowary. Za zaofiarowaną książkę będziemy Wam wdzięczni. Cieszymy się z Waszych sukcesów modelarskich. Radzimy postarać się (może w Jeżowie k. Jel. Góry) o sklejkę 1 mm, bo sklejka 3 mm jest zbyt ciężka i model z niej zbudowany latać nie może. Dziękujemy za życzenia.

Ob. Gilbert Wincenty — Kalisz. Niestety, podstawowym warunkiem przyjęcia na politechnikę jest matura.

Pchor. Dembiński Borys — Boernerowo. Z opisanymi przez Was skrzydłami przeprowadzono jeszcze przed wojną próby przy skokach spadochronowych. Napiszemy o tym wkrótce.

Ob. Witecki Marian — w. Małachowszczyzna. Możecie zgłosić się do najbliższej R. K. U. z prośbą o skierowanie do Podoficerskiej Szkoły Lotniczej.

Ob. Miączyński Zdzisław — Słupsk. Niestety wierszy w rodzaju nadesłanych (grób - trup, zwłoki - obłoki) nie drukujemy. Nadają się raczej do zakładu pogrzebowego.

Ob. Kałużyński W. — Środa Śląska. W Ośrodku Szkolnym Szybownictwa w Frydlandzie szkolenie do pkat. A i B odbywa się również w lipcu i w sierpniu (patrz „Terminarz" w nr 11 „SiM").

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka". W-wa, Smolna 12. Z. 870 — Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-32812